

tcc
COTRALI
TRANSPORTS EN COMMUN DE LA
COMMUNAUTÉ URBAINE DE LILLE
RESERVE
tcc
387
Décembre 1982
le "SUPER MONGY"

Éditorial

Quel Nordiste aujourd'hui résidant dans la Communauté Urbaine de LILLE ne connaît pas le Mongy ? Les deux lignes de tramways LILLE-ROUBAIX et LILLE-TOURCOING ont été construites à l'initiative de l'Ingénieur Alfred MONGY et mises en service le 11 DÉCEMBRE 1909.

11 DÉCEMBRE 1909 - 11 DÉCEMBRE 1982 ! 73 ans après, la Communauté Urbaine de LILLE inaugure un tramway articulé, un "Super Mongy", acquis au Réseau d'HERTEN en Allemagne-Fédérale et entièrement remis à neuf par les Services Techniques des T.C.C. à MARCQ-EN-BAROEUL.

La ligne n° 1 du métro sera mise en exploitation commerciale en AVRIL 1983 sur le premier tronçon reliant 4-Cantons à République.

Le second tronçon de cette ligne n° 1 sera ouvert en 1984 entre Gambetta et la Cité Hospitalière.

Tramway et métro formeront l'ossature du réseau de transport urbain.

Sur les 24 motrices articulées, 7 seront mises en service dès le 11 décembre 1982.

Les autres, au fur et à mesure de leur réfection, remplaceront entre LILLE-ROUBAIX et LILLE-TOURCOING les motrices actuelles qui ont fait leur temps.

Ces "Super Mongy" composés de deux voitures dont le confort a été soigneusement étudié offriront une capacité d'accueil supérieure de 60% aux motrices actuelles ; cette augmentation de places offertes est indispensable pour répondre à un accroissement de clientèle engendré notamment par la mise en service du métro qui arrivera en AVRIL 1983 quai à quai avec le Mongy à la station Gares de Lille.

Arthur NOTEBART
Député-Maire de LOMME
Président de la Communauté Urbaine de LILLE

1874-1982... PLUS D'UN SIÈCLE DE TRAMWAY

1874
La C.T.N. (Compagnie des Tramways du Nord) inaugure les 2 premières lignes de tramways à chevaux à Lille.

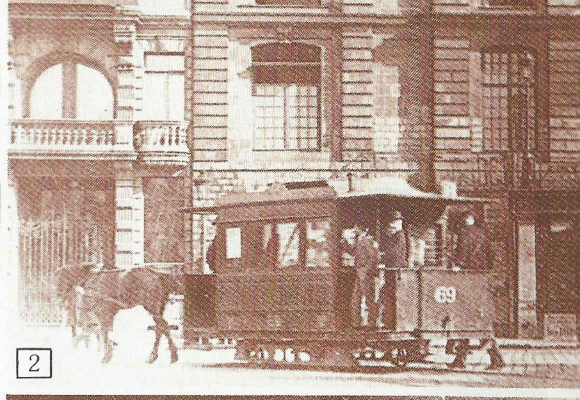
1875
La C.T.N. cède la place à la C.T.D.N. (Compagnie des Tramways du Département du Nord).

1880
La C.T.D.N. met en service la ligne Lille-Roubaix. Elle y fait circuler des machines à vapeur dont la vitesse est limitée à 8 km/h en ville et à 20 km/h sur route. il faut une heure pour aller de Lille à Roubaix.

1898
Le réseau urbain lillois totalise 70 kilomètres de lignes. La C.T.D.N. développe le réseau suburbain.



1



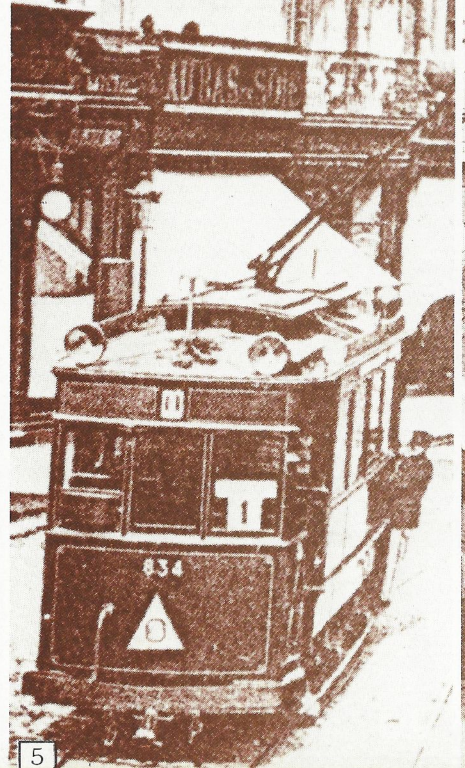
2



3



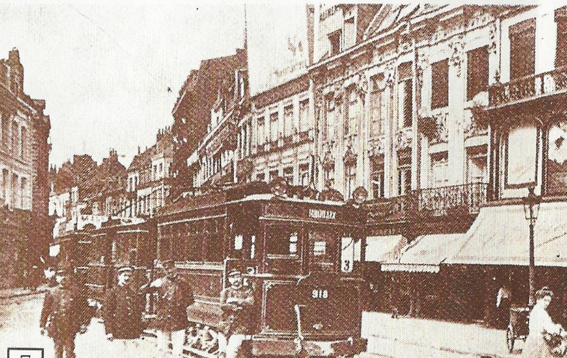
4



5



6



7



Alfred MONGY

8

3 — LILLE - Le Croisé-Laroche

9

10

11

12

1900
Décision de substituer la traction électrique à la traction à cheval et à vapeur.
La C.T.D.N. cède la place à la T.E.L.B. (Compagnie des Tramways Électriques de Lille et sa banlieue).

1900-1904
La T.E.L.B. électrifie son réseau urbain et suburbain. Disparition des tramways à chevaux et des "Cars à vapeur".

1905
Alfred MONGY fonde l'E.L.R.T. (Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing) pour assurer l'exploitation d'un réseau de tramways interurbains destiné à relier les 3 villes.

1918-1930
T.E.L.B. et E.L.R.T. modernisent leur matériel. C'est la période de l'apogée des tramways.

1931
Le développement de la concurrence des moyens de transports individuels sur route provoque une diminution du nombre de voyageurs. L'E.L.R.T. supprime les lignes de tramways déficitaires pour les remplacer par des autobus.

1933
La T.E.L.B. met en service ses premiers autobus et fonde la C.G.I.T. (Compagnie Générale Industrielle de Transports).

1955
La T.E.L.B. dont la concession arrive à expiration laisse la place à la C.G.I.T.

1966
Voyage du dernier tramway du réseau de la C.G.I.T..

1969
L'E.L.R.T. cède la place à la Société Nouvelle de l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing (S.N.E.L.R.T.).

1977
333 autobus et 28 tramways desservent les réseaux de la C.G.I.T. et de la S.N.E.L.R.T.

1er janvier 1982
- Fusion de la C.G.I.T. et de la S.N.E.L.R.T. pour donner naissance à la COTRALI (Compagnie des Transports de la Communauté Urbaine de Lille).
- La COTRALI contrôle sous l'autorité des élus tout le réseau des transports en commun qu'elle entend restructurer en fonction de l'ouverture prochaine de la première ligne du Métro.

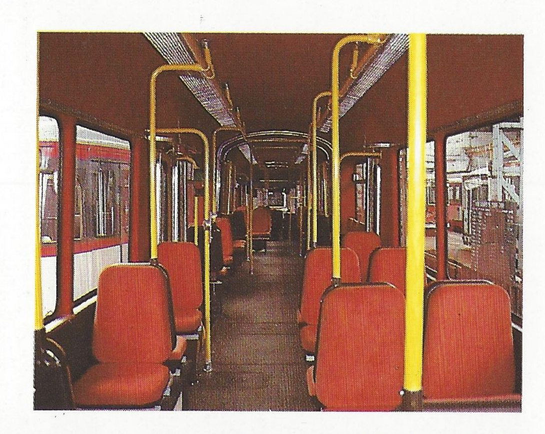
1er septembre 1982
Lancement du sigle commercial T.C.C. (Transports en Commun de la Communauté) et de la nouvelle image du réseau de transports urbains.

Décembre 1982
Lancement du tramway articulé, le "Super Mongy".

1. 2. - Le Tramway à cheval.
3. - Le carrefour Labis.
4. - "Au temps de la vapeur..."
5. 6. 7. - Tramways à traction électrique.
8. - "Croisé-Laroche" : à gauche ligne de Tourcoing
à droite ligne de Roubaix
9. - Les premiers autobus de l'E.L.R.T.
10. 11. - L'adieu au dernier tramway de la C.G.I.T.
12. - Motrice série 500.

BIENVENUE A BORD !

Un intérieur spacieux, bien agencé, aux couleurs chatoyantes. Le plafond et les panneaux latéraux sont recouverts de moquette améliorant l'insonorisation du véhicule.



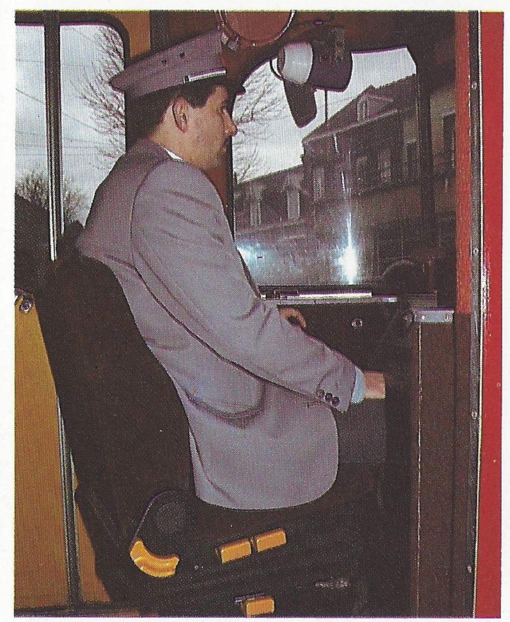
Quarante-quatre places assises. Des sièges confortables recouverts de tissu orangé.



Un éclairage intégré dans le pavillon diffuse une lumière très agréable.







Le conducteur n'a pas été oublié... un siège auto-réglable s'adapte à sa morphologie.

CARTE D'IDENTITÉ

Motrice Type 300 articulée

CONSTRUCTEURS
- Caisses et boggies : DUWAG à Düsseldorf.
- Équipement électrique : KIEPPE à Düsseldorf.

TYPE
Bidirectionnelle.
Deux caisses sur 3 boggies à deux essieux.

POIDS
- A vide : 20 700 kg.
- Maximal en charge : 32 205 kg.
- Charge maximale par essieu : 6 475 kg.

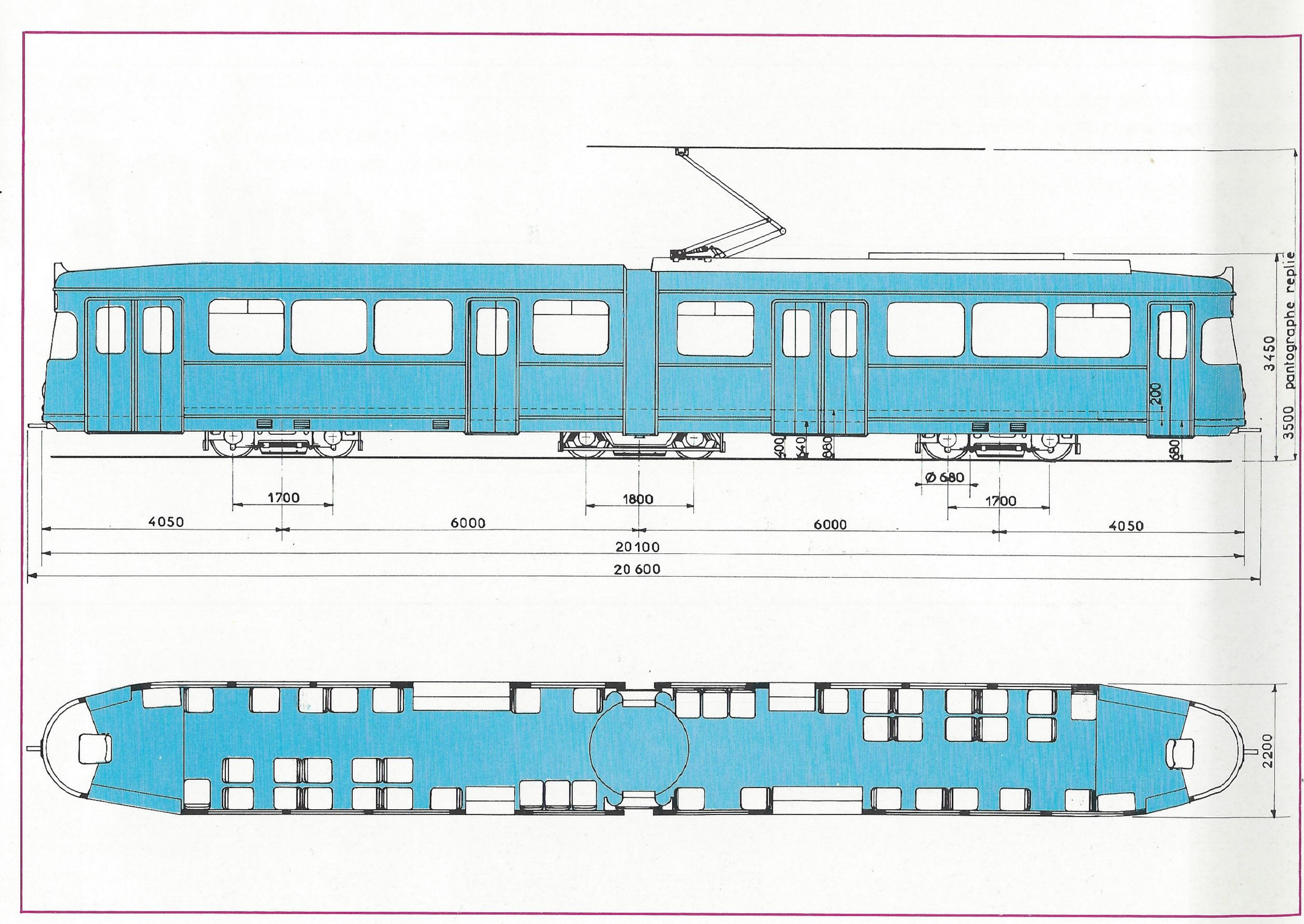
BOGGIES
2 boggies moteurs.

MOTEURS
- Par boggie : 2 moteurs autoventilés entièrement suspendus.
- Puissance : 50 kW sous 300 volts.
- Vitesse de rotation : 1 650 à 3 300 tours/minute.

ÉCARTEMENT DES ROUES
1,00 m.

DIAMÈTRE DES ROUES
0,680 m.

NOMBRE DE PLACES
- Assis : 44.
- Debout : 117.
- Total : 161.



SELF SERVICE

FACILITER LA MONTÉE ET LA DESCENTE DES VOYAGEURS

Les motrices articulées sont équipées du self-service.

Les usagers de tout âge commandent eux-mêmes l'ouverture de toutes les portes pour la montée et la descente.

Des oblitérateurs sont installés à chaque porte.

La solution self-service : un gain de temps appréciable pour le voyageur et une meilleure fluidité de la circulation intérieure qui augmente encore l'agrément du trajet.

Les motrices articulées sont équipées de 4 portes.





Avec le self-service les voyageurs munis de ticket ou de carte montent et descendent indifféremment par toutes les portes, excepté par la porte avant qui est réservée à la montée des voyageurs sans ticket.

L'ONDE VERTE



PRIORITÉ AU TRAMWAY A CHAQUE CARREFOUR



Depuis 1976, l'onde verte a permis au tramway d'augmenter sa vitesse commerciale, qui est passée de 15,8 km/h en 1976 à 24,3 km/h en 1982.

Lorsqu'il se présente à un carrefour, le tramway émet un signal enregistré sur le feu tricolore : le feu passe alors au vert.

Grâce à l'onde verte, le tramway a gagné en vitesse et régularité…

Le nombre de voyageurs a lui aussi progressé :
5 280 000 en 1976,
6 404 000 en 1982.

LE TRAMWAY DANS SES GRANDES LIGNES

20 000 voyageurs transportés chaque jour.

2 lignes de tramways en site propre :

LILLE-ROUBAIX :	11,450 km,
LILLE-TOURCOING :	12,000 km.

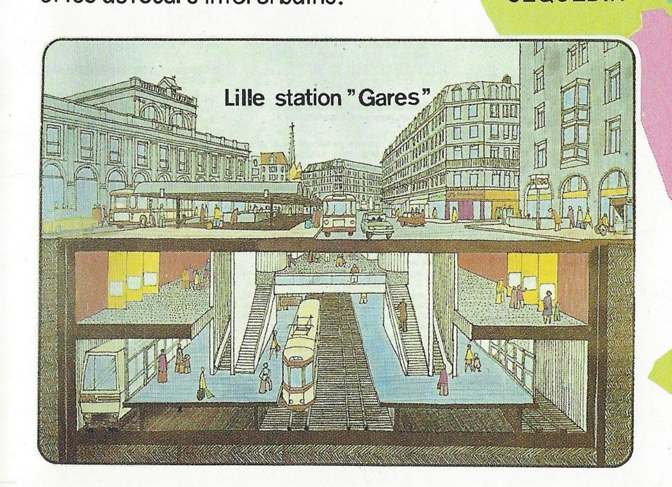
Temps de parcours :

LILLE-ROUBAIX
LILLE-TOURCOING 29 minutes.

Fréquence sur le tronc commun LILLE - Croisé-Laroche :

- en heures de pointe : 3 minutes 1/2,
- en heures creuses : 5 minutes.

En 1983, date de la mise en service du premier tronçon de la ligne n° 1 du Métro, la station "Gares de Lille", vaste pôle d'échange, réunira quai à quai, en souterrain le Métro et le Tramway. En surface la Gare S.N.C.F. elle-même reliée directement au Métro sera desservie par les autobus urbains et les autocars interurbains.



TOURCOING
T
MOUVAUX
WATTRELOS
R
ROUBAIX
MARQUETTE
WASQUEHAL
MARCQ-EN-BARŒUL
Croisé Laroche
CROIX
SAINT-ANDRÉ
MONS-EN-BARŒUL
LAMBERSART
LOMME
LEERS
LYS-LEZ-LANNOY
TOUFFLERS
HEM
LILLE
SEQUEDIN
LA MADELEINE
station "Gares"
Villeneuve-d'Ascq
LOOS
HELLEMMES
Forest-sur-Marque
C.H.R. B.-Calmette
LEZENNES
RONCHIN
FACHES-THUMESNIL
WATTIGNIES
4-CANTONS

tracé MONGY
tracé METRO



TRANSPORTS EN COMMUN DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE LILLE

Conception et réalisation : Imprimerie O.S.A.P., 209, rue d'Arras, Lille - Service Marketing TCC